50 GR

NR. 18

LOT I OBRONA PRZECIWLOTNICZO-GAZOWA POLSKI

DWUTYGODNIK

ROK WYDAWN. XIII

12 Październik 1935 r.



Przyjęcie dla zwycięskich baloniarzy.



W Ustjanowej.



Model „Pou du Ciel".





WODZOWI W HOŁDZIE



Nie może nikogo braknąć pośród nas w oddaniu hołdu największemu Synowi Polski, w sypaniu kopca pamiątkowego ku Jego czci, u stóp starej naszej, krakowskiej stolicy... Na kopiec ten—pomnik, trwalszy nad spiż, wieczystej chwały Twórcy Polski odrodzonej, jej oswobodziciela i Wodza sypią się grudy ziemi ze wszystkich miast polskich i okolic kraju, ze wszystkich zroszonych krwią bojowników o wolność pobojowisk, ze wszystkich skupisk polskich za granicą, z grobów—relikwij narodowych, ziemi zaprzyjaźnionych z Polską narodów, pragnących w ten sposób oddać hołd największemu z Polaków...

Nie może nikogo z nas zabraknąć. Rozumie ten obowiązek zrzeszone w Lidze Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej karne i zdyscyplinowane, ofiarne i wdzięczne społeczeństwo polskie. Na moment oddania należnej czci Wodzowi, za którego rządów tak pięknie rozkwitło lotnictwo polskie, obiera ostatni, kulminacyjny dzień tegorocznego tygodnia L.O.P.P.; w dniu tym na kopcu sowinieckim z najgłębszą czcią, z sercem drżącem od wzruszenia składa swój symboliczny dar—ziemię polską.

Ziemia ta w czasie tygodnia L. O. P. P. zebrana została uroczyście ze wszystkich naszych lotnisk. Ze stolicy i z nad morza, ze Śląska i z pod dymiących w niebo kominów Łodzi, z pod Jasnej Góry i z żyznych sandomierskich łanów, z pod wawelskiego wzgórza i z przepojonej obficie od wieków krwią polską Ziemi Czerwińskiej, z Podlasia, z najdroższego sercu Komendantowemu Wilna...

Szare grudy, wyrwane jak z samego serca z miejsc naszych startów, które przecie — niezawsze są, gdy los tak zechce — miejscami lądowania, szare grudy ziemi polskiej, wzniesione ku niebu na skrzydłach samolotów polskich, drogą powietrzną, w jednym i tym samym dniu, zdążają w jeden punkt. Podniebnemi szlakami płyną z całej Polski od krańca w kraniec, od morza i od gór, od kopalń śląskich i od puszcz kresowych, dążą — tam, gdzie w sercu wawelskiego wzgórza, w kościele chwały narodowej śpi snem wiecznym Ten, który całe swe życie w trudzie największym oddał Polsce.

Te szare przygarście ziemi, na lotnisku krakowskiem zebrane będą razem, zsypane do jednej wspólnej urny pamiątkowej. Sformuje się orszak w którym udział wezmą władze naczelne L.O.P.P. i przedstawiciele władz państwowych i samorządów i delegacje wszystkich naszych okręgów i aeroklubów. W pochodzie tym, jako jego punkt centralny, stanie urna z ziemią na kadłubie samolotu. I ruszy pochód pod strażą drużyn, gotowych w każdej chwili do walki o czystość i wolność naszego powietrza, odda pokłon na Wawelu w krypcie św. Leonarda najdroższym prochom Wodza, przejdzie obok wieżyc kościoła Marjackiego i przez rynek, na którym walkę o wolność Polski pierwszy Naczelnik na szabli przysięgał, drogą Józefa Piłsudskiego, aż tam, gdzie na wzgórzach podkrakowskich ciemnieje Las Wolski.

Tam, na Sowińcu, ziemię zebraną z lotnisk polskich przyjmie w swe łono rosnący ku niebu kopiec, urna zaś pamiątkowa zajmie swe miejsce poczesne w muzeum w Oleandrach, skąd przed laty, w dniu 6 sierpnia 1914 r. zaczęło się, skąd wyszło, w s z y s t k o, co dziś posiadamy, czem chlubić się możemy, czego strzec mamy jak źrenicy oka, jak skarbu najdroższego: wolność i stojąca na jej straży, odbudowana przez Budziciela Polski, siła zbrojna narodu...

Ziemia z lotnisk naszych zmiesza się z ziemią kopca w jedno. Stanowić będzie po wieki jedną, nierozerwalną całość, tak, jak nierozerwalną całością ma być i będzie po wieki, wyzwolona przez Józefa Piłsudskiego, zjednoczona z poszarpanych ongi kawałów, zrośnięta bez śladu, ziemia polska. Ale będzie też ona kamieniem ofiarnym, klejnotem, naszemi dłońmi wprawionym w koronę chwały, głazem, z którego ku czci Budowniczego Polski pomnik na Sowińcu urasta.

Będzie ona jednak nadewszystko zastawem. Będzie ślubowaniem wieczystem, przypominającem nam i każdemu przyszłemu pokoleniu, że nie wolno nam w pracy ani na chwilę spocząć. Że rosnąć ma z roku na rok liczba naszych lotnisk, że mnożyć ma

się corocznie liczba naszych samolotów i zakładów, gdzie samoloty te się budują, że rosnąć mają wciąż kadry naszych pilotów i obserwatorów, konstruktorów i mechaników, że siecią podniebnych dróg związać musimy całą ziemię naszą, tak ubogą jeszcze wciąż w kosztowne i długiej pracy wymagające drogi kołowe, że budować musimy niezmordowanie bezpieczne schrony, w których kryć się będzie mogła zagrożona atakiem gazowym ludność, i że rosnąć muszą z roku na rok wyćwiczone po żołniersku ratownicze drużyny.

Ziemia zebrana z lotnisk, zamknięta w kopcu-pomniku, świadczy, iż społeczeństwo nasze, zorganizowane w Lidze, trudzi się nie napróżno, nakazuje, iż nie wolno nam z drogi obranej zboczyć, ani w tyle za innymi narodami pozostać, że W WALCE O WOLNOŚĆ POWIETRZA POLSKI IŚĆ MAMY WCIĄŻ NAPRZÓD I ŻE ROSNĄĆ MAJĄ NASZE SZEREGI. *K.*

DZIENNIK Z USTJANOWEJ

Nareszcie mieliśmy pierwsze ogólno-polskie zawody szybowcowe. Wprawdzie niedawno pozostawiliśmy za sobą nieudolne poczynania, gdzie początkowo sekundy, a potem minuty stanowiły o rekordach, lecz od tego czasu rozwój szybownictwa polskiego poszedł geometrycznym postępem naprzód. Po ostatnich zawodach bez żadnego samochwalstwa możemy powiedzieć zgóry, że zawody te zdały egzamin wytrzymałości i doskonałości krajowego sprzętu, jak też i pilotów. Padło pięć nowych rekordów Polski, chociaż w warunkach zawodów dość trudno zabłysnąć wyczynem. Nie jest to paradoksem. Rekordy szybowcowe rodzą się zupełnie inaczej niż samolotowe. Tylko niektóre kategorje wyczynów samolotowych muszą się liczyć ze stanem pogody. Szybowiec musi się liczyć zawsze. Więcej jeszcze: jest od niej zależny, związany z nią, zdany w zupełności na jej łaskę. Dlatego rekordy szybowcowe powstają przeważnie sporadycznie i samorzutnie. Ktoś naprzykład przez kilka miesięcy z rzędu będzie usiłował dokonać większego przelotu i codziennie będzie łykał rozczarowanie, a ktoś inny pewnego pięknego dnia siądzie, poleci, no i strzeli wyczyn. Bezwątpienia, gdyby zawody w Ustjanowej trwały nie dwa tygodnie, lecz dłużej, wyniki byłyby lepsze.

Zawody zaczęły się 22 września. Udział w zawodach wzięło 24 zawodników i 4 zawodniczki. Pogoda nagół jeszcze bardziej kapryśna, niż nastroje w polityce, darzy Ustjanową tego dnia błękitem południa. Słońce śmieje się, jak rzadko w Polsce, do nowoczesnych Ikarów, klnących zgęsta na nieprzyzwoitość podobnych poczynań aury. Wiatr zasnął za siódmą górą i rzeką. Kierownicy zawodów troskliwie spozierają na niebo. — Przydałyby się balony — mówi ktoryś.

Lecz oto ziemia, rozgrzewając się pod promieniami słońca, zaczyna emanować ciepło; powstają prądy wznoszące. Jeden za drugim startują zawodnicy. Zaczyna się robić ruch. Sędziowie nawiązują kontakt z zegarkami. Publiczność łyka ślinkę. Nie jeden zazdrości tym, którzy oderwali się od ziemi i płyną teraz majestatycznie nad górami i lasami, skąpani w blasku słońca.

Na drugi dzień warunki znacznie się polepszają. Pojawiają się prądy wznoszące do dużej wysokości. W dniu tym Oleński siedzi 11 godzin w powietrzu. Baranowski osiąga wysokość 2150 mtr. i dokonuje przelotu 116 klm., lądując pod Pilznem. 24.IX lało jakby wszystkie pory deszczowe, wygonione z Abisynji uwzięły się na Polskę. Żuków i Karolik, zbocza otaczające Ustjanową od południa i północy, tonęły w chmurach. Towarzystwo przepowiadało smutny koniec entuzjastom szybownictwa i rżnęło w brydża. Nazajutrz około południa niebo się przetarło. Brać latająca rzuciła się do startu. Nadszedł moment, gdy równocześnie 19 tych wielkich ptaków żeglowało nad zboczem Żukowa. Fakt ten świadczy najlepiej o doskonałych własnościach i pojemności szybowiska w Ustjanowej, stawiając jej tereny w rzędzie najlepszych szybowisk świata. Urządzenie i organizacja obozu wywołuje w każdym radość i dumę. Duże, solidne hangary, własne warsztaty reparacyjne, własna elektrownia. Wyciąganie szybowców na szczyty odbywa się zapomocą ciągarki balonowej. Nie wszystkie państwa mogą się poszczycić tak pięknym dorobkiem w krótkim stosunkowo czasie. Tutaj to brali niedawno od nas lekcje szybownictwa Turcy, Rumuni.

Wróćmy jednak do zawodów. Ciekawe warunki atmosferyczne zapanowały w dniu 28 września. Utworzyły się chmury kłębiaste o podstawie 500 mtr. z silnemi prądami wznoszącemi. Piloci wykorzystując je weszli w chmury, gdzie żeglowali w bardzo trudnych warunkach. Uwidacznia się przy tego rodzaju lotach konieczność opanowania ślepego pilotażu, t. j. umiejętność sterowania bez widzialności ziemi przy pomocy przyrządów.

Dzień 29 września cechuje brak chmur i prądów termicznych, wieje zato równy, prężny SW o szybkości 13 mtr./sek. Powstają warunki wyłącznie do żeglowania zboczowego. Wieczór tego dnia przynosi dwie próby ataku na rekord długotrwałości lotu. Piloci Plenkiewicz i Oleński, mając już za sobą loty całodzienne, kontynuują je w nocy. Zwycięża Oleński, ustanawiając tem równocześnie rekord Polski długotrwałości lotu 20 godzin i nowy rekord lotu nocnego, licząc od wschodu do zachodu słońca, t. j. 11 godz. 15 min. Ten ostatni wyczyn jest najlepszym tego rodzaju na świecie. Dzień ten pozatem charakteryzuje się niezwykle owocną pracą wszystkich zawodników. Wykonano w sumie 63 loty w ogólnym czasie 180 godz.

30 września Marja Younga ustanawia w jednym locie dwa rekordy kobiece, a mianowicie rekord wysokości 2235 mtr. i odległości lotu 44,6 klm.

1 października wieje gwałtowny, porywisty SW, dochodzący do 25 mtr./sek., a więc panują niezbyt sprzyjające warunki. Pomimo tego Baranowski na szybowcu SG-3 bis puszcza się w przelot i ląduje w Zamościu, przeleciawszy 142 klm. Jest to najlepszy wynik odległości lotu, podczas zawodów.

Właścicielem piątego rekordu Polski okazał się por. Włodarkiewicz, słynny „pożeracz kilometrów" z ostatniego challenge u. W dniu 4 października osiągnął on największą wysokość 2630 mtr.

A teraz ogólne streszczenie korzyści osiągniętych w ostatnich zawodach szybowcowych. Rekord ma znaczenie propagandowe. Nie jest jednak dobrze, gdy płaszczyzna przeciętnych i ogólnych wyników stoi bardzo daleko poza rekordem. Znaczy to, że wyczyn został wyśrubowany i że nie ma żadnego głębszego oparcia, żadnej moralnej podstawy w danem środowisku. Nasze zawody wykazały właśnie, że tak nie jest. Poza kilkoma jednostkami, które wybiły się, zawdzięczając nieco większej woli zwycięstwa, a nieco szczęściu, reszta zawodników znajduje się na poziomie nie o wiele mniejszym. Zawody były sprawdzianem naszych sił i postępów na polu szybownictwa. Wykazały one niezwykle wysoką klasę polskich pilotów szybowcowych i szybowców produkowanych całkowicie w kraju, pomysłu polskiego inżyniera i pracy polskiego robotnika.

Wyszliśmy już poza ramy pierwocin i problematycznych eksperymentów na polu szybownictwa. Szybownictwo polskie, do niedawna nie istniejące zupełnie, wstąpiło obecnie na drogę współczesnego, rokującego jaknajwspanialszą przyszłość, rozwoju. W przeciągu tych dwóch tygodni zawodów wykonano około 500 lotów w ogólnej sumie około 1000 godz. Poza rekordami ośmiu zawodników wykonało przelotu ponad 50 klm. Oto rezultat ostatnich zawodów. Nie ulega wątpliwości, że przy podobnych postępach nazwiska polskie znajdą się wkrótce na liście wyczynów światowych. Zresztą przodując w w lotnictwie silnikowem i w balonach, czyż moglibyśmy na polu szybownictwa pozostać w tyle?

Stefan Łaszkiewicz.

Barograf zwycięskiego lotu „Polonja II".



Z wiatrem na wschód



Na 13 balonów biorących udział w zawodach o puhar Gordon-Bennetta, startując jako siódmy, kpt. Hynek zaraz po starcie, przy biciu oklasków i dźwięku sygnałów samochodowych, przez wyrzucenie czterech worków balastu nadaje „Kościuszce" pęd ku górze, przez co balon nasz nie poszedł śladem swych poprzedników, lecz wzbijając się w górę, bierze kierunek zdecydowanie wschodni i mając szybsze wiatry już po 15 minutach przed dojściem do Wisły, wyprzedza balon „Toruń", pilotowany przez załogę Holandji, panów inż. Bosch'a Mauryts'a i Van Tijen Jacobus Elisa.

Pod nami, na tle szarej wstęgi Wisły odbija się srebrna kula „Torunia", mego przyjaciela z lotu na Kaukaz.

W kierunku na wschód, w lekkiej przyziemnej mgle, rozrzuciło się pięć kul w jeden szereg.

Na zachodzie widać mury Warszawy, pokryte lekkim dymem, zmieszanym z mgłą. Z placu otoczonego tysiącem widzów startują balony z „Belgicą" na czele. Nad Warszawą i balonami wznosi się czerwono-złota tarcza słońca, kończąca swą dzienną wędrówkę.

W jakim porządku ustawią się balony następnego ranka na powitanie słońca, ukazującego się w wschodniej stronie horyzontu?

Przelatując nad Wawrem, doganiamy następny balon, również polskiej produkcji, „Zurich III" z sławnym pilotem Tilgenkamp i Michel'em.

Po 40 minutach lotu, będąc nad rozwidleniem szos z Warszawy do Mińska i Wiązowny, kosztem 10 worków balastu osiągnęliśmy wysokość 1500 mtr. Za nami w mgle wieczornej giną startujące balony, z których widać, jak jeden wznosi się wyżej i wstępuje na linję naszego lotu.

Balony idące niżej przyjmują kierunek południowo-wschodni, my zaś lecimy prawie po równoleżniku w kierunku na wschód.

Noc zastaje nasz balon na wysokości 2000 mtr. Mając dane meteorologiczne, że powyżej tej wysokości są słabsze wiatry, na tej wysokości postanawiamy zatrzymać się, mając dobry kierunek i stosunkowo dużą szybkość, dochodzącą do 30 klm/godz.

Wkrótce za Mińskiem Mazowieckim ujrzeliśmy w wschodniej stronie, 5 km. na północ od Siedlec, czerwone ognisko, zwiększające się w miarę naszego posuwania na wschód. Paląca się wioska groźny przedstawia widok.

Przelatując między Mińskiem — Sokołowem i Siedlcami, o godz. 21 m. 43 jesteśmy nad rzeką Bug poniżej Brześcia.

Wspominamy nasz zeszłoroczny lot, który odbywaliśmy w tymże kierunku, obserwując również światła Brześcia, choć mniej wyraźnie, bo z większej odległości. Kpt. Hynek przygotowuje i rzuca meldunek z taśmą biało-czerwoną. Meldunek ten, jak nas poinformowano po powrocie do Warszawy, doszedł do celu przeznaczenia przed naszym powrotem.

O godzinie 23 przelatujemy Muchawiec i dostajemy się nad znane nam z zeszłorocznego lotu błota Pińskie.

W roku 1934 odbywaliśmy lot nad terenami, położonemi na północ od Prypeci. Tym razem odbywamy podróż po południowej stronie rzeki.

Włożywszy ciepłe futrzane kombinezony, zmieniając się na posterunku pilota, przelatujemy nad obszarami, w których księżyc odbija swą tarczę i ułatwia nam określenie szybkości i kierunku naszego lotu. Kierunek wschodni i szybkość dochodząca do 33 klm., zadawalniają nas.

Jakkolwiek rozglądamy się na wszystkie strony, nigdzie nie widać śladu naszych towarzyszy; nigdzie nie błyśnie światło latarki elektrycznej.

Odbierając nocne komunikaty stwierdzamy, iż wysokość, którą obraliśmy, jest korzystna ze względu na kierunek i szybkość.

Wiatr w dolnych warstwach zmienił kierunek z zachodniego na południowy, a zatem gdzie znajdują się nasi koledzy, którzy początkowo trzymali się tych wiatrów?

Lecąc nad błotami Polesia, widzimy na północy światła m. Kobrynia i Pińska. Widać również wyraźnie szarą linję rzeki Prypeci, wijącą się wśród lasów i błot.

Jakkolwiek noc posiada stosunkowo równą temperaturę, jednak balast zużywa się. Zapas jego stopniowo maleje. O godzinie 3-ej dnia 16 września posiadamy go zaledwie 39 worków.

Na wschodzie gwiazdy stopniowo bledną i giną, z wyjątkiem jedynej „jutrzenki", pozostałej samotnie, a na ich miejsce ukazuje się zorza poranna.

Lekka chmurka na skraju horyzontu z ciemno-szarej staje się szkarłatno-czerwona i przechodząc przez wszystkie pośrednie odcienie, przyjmuje stopniowo kolor żółty.

Pod nami widać zielony kobierzec o różnych odcieniach. Plamy ciemniejsze — to lasy, jaśniejsze — łąki. Dywan ten jest gdzie niegdzie przetykany szarym pasem uprawnej roli, przy której, jak samotna strażnica, stoi chata, pokryta słomianą strzechą.

Rozglądając się wokoło, o godzinie 4 m. 30 ujrzałem w południowej stronie nad kłębami cumulusów jedyną szaro-srebrną kulę. Budzącemu się kpt. Hynkowi natychmiast ją wskazałem. Przed nami nie widać żadnej kuli.

Po kilkunastu minutach, gdy wschodnia strona nieba stała się zupełnie jasna, ujrzeliśmy dwie kule w zachodniej stronie. Jedna ciemno-szara, druga żółtawa. Zdaleka wyglądały jak główki szpilek. Więcej balonów nie widzieliśmy.

Gdy po półtora-godzinnem odpoczynku wyjrzałem za burtę kosza, ujrzałem pod balonem teren uprawiony w stylu „kołchoznym", co było niezbitym dowodem, iż znajdujemy się nad obszarem Z. S. S. R. Granicę przebyłem drzemiąc, nie budzony przez żadne urzędy celne i straże graniczne.

Jakkolwiek słońce oświetla balon, podgrzewając w nim gaz, jednak do utrzymania równowagi zmuszeni jesteśmy choć w mniejszym stopniu, jednak stale balastować.

O godz. 11 m. 45, przy przekraczaniu Prypeci pod 51⁰ 30′ szerokości północnej i 47" 30′ długości wschodniej, posiadamy 34 worki balastu.

Po godzinie lotu przelatujemy nad Dnieprem, w okolicy m. Nawos na wysokości 3000 mtr. Do tego czasu wyrzuciliśmy 5 meldunków ciężarkowych.

Balon, idący na południe od naszego balonu, skrył się w chmurach. W zachodniej stronie widać na skraju horyzontu dwie kuleczki, z których około 13-tej godziny żółta usuwa się z pola naszego widzenia.

Około godziny 14-tej druga z zachodnich kuleczek powoli kryje się w mgłach.

O godzinie 14 m. 30 z kłębów cumulusów otaczających kulę ziemską w południowo-zachodniej stronie, ukazuje się szara kula francuskiego balonu „Maurice Mallet", szybko wznosząca się do wysokości 5000 mtr.

Cumulusy, powstające pod balonem, przesuwają się szybko w kierunku północy, a około godz. 16-ej powoli rozpływają się, pozostawiając po sobie słabe jesienne mgiełki.

Słońce po przejściu zenitu zmniejsza siłę swych promieni, co zmusza nas do intensywnego balastowania. O godz. 16 posiadany balast zmniejszył się do 20 worków piasku.

Przelatując około m. Njeszyn obserwujemy, jak balon francuski stopniowo zaczyna zniżać lot. Szedłszy do naszej wysokości, nie zatrzymany, schodzi niżej. Ostatni widoczny współtowarzysz obniża się w przyziemne mgiełki i wkrótce sylwetka jego ginie nam z oczu. Jak okiem rzucić, na szarem tle nieba nie widać żadnego współuczestnika zawodów.

Napełnianie balonów przed zawodami o puhar im. Gordon-Bennetta.



W noc drugą wchodzimy już tylko ze 150 klg. balastu, butlami z tlenem i t. p. drobnemi rzeczami, które mogą być zużyte jako balast.

Odbierając komunikaty meteorologiczne i dziennik radjowy, dowiadujemy się, iż balon „Deutschland" lądował w okolicy Rygi. Biorąc pod uwagę komunikaty meteorologiczne, wnioskujemy, iż „Deutschland" leciał na małych wysokościach.

Dowiaduję się również, iż w okolicy Smoleńska widziano „Kościuszkę". Widać bujną fantazję obserwatorów przyziemnych, bo my z kpt. Hynkiem Smoleńska dojrzeć z balonu nie mogliśmy.

Przelatując nad Lebjedin, widzę daleko na wschód łunę świateł miasta Charkowa, wyraźnie wyróżniającą się z otaczających ją małych skupień punktów świetlnych.

Jakkolwiek badania atmosfery wykazują nam, że w górnych warstwach posiadamy szybsze wiatry, jednak mała ilość balastu, pozostała do naszego rozporządzenia, nie pozwala nam wznieść się ku nim. Północ z 16 na 17 września osiągamy już tylko z 70 klg. piasku. Stawiamy sobie pytanie, czy dociągniemy do następnej nocy? Grzejniki chemiczne już wyrzucone jako balast, a za niemi poszły inne zbędne drobne przedmioty. Celem zaoszczędzenia balastu, przed wschodem słońca pozwalamy balonowi obniżyć lot do 2700 mtr., i na tej wysokości przelatujemy w odległości 20 klm. na południe od m. Charkowa.

Obniżenie małe lotu zniosło balon z kierunku wschodniego na południo-wschodni. Wschodzące słońce podniosło balon do wysokości poprzednio przez nas posiadanej, przez co otrzymaliśmy znowu kierunek na wschód.

Wygląd naszego kosza w czasie lotu zmienił się do niepoznania. Z obwieszonego gronami worków z piaskiem, przybrał postać foremnego sześcianu. Grona poopadały, by utrzymać balon na korzystnej dla nas wysokości.

Dzień 17 września pogodny, niebo bez chmur. Widoczność bardzo dobra. Pod nami widać olbrzymi krąg ziemi, który gdzieś w dali zatraca swe rysy, ginąc w otaczających ziemię mgłach i kurzu.

Celem zwiększenia zasięgu dla naszego radjoodbiornika turystycznego, wykonanego w Państwowych Zakładach Tele- i Radjotechnicznych, dołączamy do niego antenę, a następnie uziemienie, wskutek czego siła odbioru znacznie wzrosła.

Dowiaduję się z Polskiego Radja o sile i kierunku wiatrów do wysokości 3000 mtr. Dowiedzieliśmy się również o lądowaniu balonu „Zurich III" i dwu balonów na Białorusi. Lądowanie „Deutschland'u" również zostaje potwierdzone. O lądowaniu balonu w okolicy Njeszyn nic przez radjo nie słyszeliśmy.

Okazało się, że depesza, nadana w Njeszynie, nie doszła do Warszawy.

Około godziny 12 m. 20 ujrzeliśmy przelatujący pod nami samolot sowiecki.

Jako balast wyrzucaliśmy żywność i zbędne przedmioty. O godzinie 12 m. 40 dnia 17 września wyrzuciliśmy pierwszą butlę od tlenu, a wkrótce za nią poszły za burtę kosza następne.

Butle przed przyczepieniem ich do spadochronów opróżnialiśmy z tlenu, by uniknąć ewentualnych przykrych następstw.

Wyrzucone butle pozwoliły przedłużyć nam lot do godziny 16-tej. Pomimo znacznego odciążenia balonu przez wyrzucenie butli, balon wskutek ochłodzenia obniża swój lot.

Miejsce upadku butli notowałem na szkicu, by móc je odnaleźć. Nad m. Nowo-Bielaja wyrzuciliśmy z kosza wszystko, włącznie do ławki, pokrowcy i koszyka. Pomimo to balon obniżył się całkowicie i po oddaleniu się o 4 klm. na wschód od wioski, w jednym z licznych jarów o godz. 16 m. 50 dotknął powoli ziemi.

Ponieważ przyziemne wiatry wiały w innym kierunku, przeto balon przed samem lądowaniem zatoczył łuk wygięty w kierunku wschodnim.

Lot „Kościuszki" trwał 48 godzin i 1 minutę, czyli był o 3 godziny 13 min. dłuższy w czasie od zeszłorocznego.

Droga przebyta równa się 1307 klm., czyli o 26 klm. krótsza.

Ponieważ wiatr przyziemny był bardzo słaby, lądowanie było bardzo łagodne.

Powłoka powoli opróżniła się z gazu, układając się na drodze polnej obok jaru.

Przybyła ludność z przedstawicielem sielsowieta na czele pomogła złożyć sprzęt, a predsiedatiel polecił sprowadzić wóz pod sprzęt balonu i bryczkę dla nas.

Z powodu zapadającego zmroku sprzętu wyrzuconego przed samem lądowaniem nie mogliśmy odnaleźć, przeto pozostał w terenie do następnego ranka.

Po przybyciu do miejscowości Nowo-Bielaja zastaliśmy już zebrane dwie butle od tlenu ze spadochronikami, wyrzucone przez nas na teren tej miejscowości.

Po porozumieniu się z władzami ulokowano nas na noc w mieszkaniu naczelnika M. T. S. (Maszyno-Traktornoj Stancji).

Po spożyciu kolacji z przyjemnością położyliśmy się spać, by rozprostować swe członki, skulone w zbyt małym koszu.

Następnego ranka przybyli do nas samochodami przedstawiciele władz wojskowych i rejonu.

W dniu tym wyjechałem samochodem produkcji Z. S. R. R. typ „Ford", oficjalnie zwany G. A. Z., na teren sąsiedniego rejonu, by zebrać porozrzucany przed lądowaniem sprzęt, a zwłaszcza butle od tlenu ze spadochronikami.

Większość wyrzuconego sprzętu znalazłem już zebraną w rejonie Nowo-Bieleńkaja.

Po zabraniu sprzętu o godz. 14-ej powróciłem do Nowo-Biełoj, gdzie kpt. Hynek przy pomocy miejscowej ludności zebrał sprzęt, wyrzucony bezpośrednio przed lądowaniem i przepakował powłokę do transportu.

W międzyczasie przybyli do Nowo-Biełoj dwaj przedstawiciele lotnictwa wojskowego z Woroneża, przebywszy 400 klm. samochodem. Jednym z nich był nasz znajomy, którego poznaliśmy w roku zeszłym w Annie i Woroneżu. W ich towarzystwie odbyliśmy dalszą podróż.

Po załadowaniu sprzętu na samochód ciężarowy, samochodem osobowym odwieziono nas do centrum rejonu w Mitrofanowce, gdzie byliśmy bardzo gościnnie podejmowani obiadem przez predsedatiela rejonu.



Po spożyciu wystawnego obiadu odwieziono nas samochodami do m. Rossosz i ulokowano w pomieszczeniach wyższej szkoły gospodarstwa wiejskiego.

Przy wejściu na teren uczelni spotkała nas bardzo miła niespodzianka.

Uczenice i uczniowie zakładu, pomimo spóźnionej pory, oczekiwali naszego przybycia z orkiestrą, złożoną z uczni.

Od miłych przedstawicielek uczenic otrzymaliśmy po bukiecie żywych kwiatów.

Po spożyciu kolacji w miłem gronie gospodarzy i 2-ch przedstawicieli lotnictwa, ułożyliśmy się późno w noc do snu.

W dniu następnym wyjechaliśmy pociągiem do Woroneża, gdzie byliśmy gośćmi Aeroklubu.

20 września wyjechaliśmy w towarzystwie przedstawiciela lotnictwa do Moskwy.

Zaznaczam, iż oprócz serdecznego przyjęcia zarówno nasze bilety, jak i transport naszego balonu do stacji granicznej Niegorełoje opłaciły gościnne władze Aeroklubu w Woroneżu.

W Moskwie, w Poselstwie Polskiem spotkaliśmy się z naszymi kolegami — zwycięską załogą „Polonji" i „Warszawy".

Władysław Pomaski.

Grupa starszych oficerów lotnictwa w dniu 15.IX.35 r. na lotnisku mokotowskiem.



SZYBOWNICTWO W Z. S. R. R.

1. ROZWÓJ LOTNICTWA.

LOTY BEZSILNIKOWE czyli szybownictwo stanowią w Z. S. R. R. jeden z najbardziej rozpowszechnionych środków werbunku, odnawiania i zwiększania kadr lotniczych i technicznych, co uwidacznia się w tem, że gdy dawniej w czasie szkolenia personelu lotniczego odpadało około 30% słuchaczy — to dzisiaj, z racji uprzedniego wyszkolenia ich w kółkach szybowcowych — wynosi około 0,3%. Koszty szkolenia — również w dużym stopniu zmalały. Ostatnio zaś zastosowanie szybowców jako środka transportowego w postaci pociągów powietrznych jeszcze bardziej podniosło znaczenie szybownictwa. Popularność tego sportu jest b. wielka, przez co osiągnięty został cel zasadniczy t. j. masowość.

Nadzwyczaj prosta i nieskomplikowana technika szybownictwa, wymagająca dla lotów początkowych szybowca standaryzowanego, gumowego sznura amortyzatora, placu o równej powierzchni o średnicy 150 — 200 mtr. oraz niewielkiego wzgórza — pozwoliła na przystosowanie tego sportu we wszystkich większych skupieniach ludzi t. j. w każdej większej fabryce lub przedsiębiorstwie. Taniość tego sportu przy wielkiej dozie emocji odgrywa również znaczną rolę. Koszty szybowca szkolnego, zbudowanego w zakładach szybowcowych Osoawjachimu wynoszą około 1000 rb. (co jednak według kursu oficjalnego wyniesie około 500 dol. zaś wg. kursu giełdy — około 200 złotych).

Pierwsze próby organizacji szybownictwa w Sowietach przypadają na rok 1919-ty. Przy t. zw. „Laboratorjum lotniczem" (Letuczaja łaboratorja) w Moskwie zorganizowano klasę szybowcową. Słuchacze w liczbie 45, rekrutowali się ze studentów, lotników i robotników warsztatów samolotowych. Pracami kierował N. E. Żukowski. Prace te jednak trwały bardzo krótko.

W 1921 r. staraniem „Naukowej redakcji floty powietrznej", w Moskwie, utworzone zostaje kółko szybowcowe „Lot", obejmujące kółka szkoły lotniczej, Akademji lotniczej i starych pracowników lotnictwa. Wiosną 1923 r. odbyły się pierwsze pokazy lotów szybowcowych w Moskwie. Były to jednak pierwsze próby na tem polu. Dalszy rozwój szybownictwa stał się wówczas dopiero możliwy, gdy rząd sowiecki zwrócił specjalną uwagę na rozwój floty powietrznej i wciągnął do tej pracy jak najszersze masy społeczeństwa. W tym roku utworzono Towarzystwo przyjaciół floty powietrznej O. D. W. F. (obszczestwo druziej wozdusznogo fłota), które wkrótce przekształciło się w Awiachim i rozwinęło się zczasem w wielomiljonową organizację „Osoawjachim". W składzie sekcji sportowej ODWF utworzono „Centrum lotnictwa bezmotorowego, skupiające dookoła siebie wszystkie kółka szybowcowe. Kierownictwo spoczywało w rękach kółka Akademji lotniczej. Jesienią r. 1923 zorganizowane były I Wszechzwiązkowe próby szybowcowe w miejscowości Koktebel, w rejonie Teodozji, na Krymie. W próbach tych brało udział 9 szybowców. Był to właściwie pierwszy poważny krok w dziedzinie rozwoju szybownictwa. Próby te wywołały duże wrażenie i odniosły pożądany skutek. Wzrosło zainteresowanie tym sportem i poczęły zwolna tworzyć się coraz to nowe kółka szybowcowe. Z ówczesnych szybowców zasługiwał na uwagę szybowiec „A-5" konstrukcji Arceułowa, którego lot trwał 1 godzinę i 5 min. Jako szkolny szybowiec — odbywał loty aparat konstrukcji Iljuszina. Ogólna ilość lotów około 35, w czasie 2 g. 05 min.

W roku 1924 na II Wszechzwiązkowych Zawodach szybowcowych brało już udział 48 szybowców. Tym razem poza Moskwą udział wzięli przedstawiciele szybownictwa z Leningradu, Kijowa, Charkowa, Odesy, Saratowa, Krasnodaru i innych miast. Na zawodach tych wyróżniały się szybowce: konstrukcji Łaczyńskiego „Moskwin" — lot 5 godz. 15 minut; Artamonowa „Łarionycz" i Kijowski „KPIR" konstrukcji Jakowczuka, Żeleznikowa i Tomaszewicza — lot ponad 4 godz. Podczas zawodów zabiło się 2 pilotów.

Trzecie wszechzwiązkowe zawody szybowcowe w 1925 r. odbyły się przy udziale 7 zawodników niemieckich i 40 sowieckich. Zawody te wykazały bardzo duże postępy w dziale konstrukcji szybowcowej. Na czoło wysunął się wówczas mało znany jeszcze konstruktor sowiecki Gribowskij z aparatem swoim „G-1". Od biorących udział niemieckich szybowców, sowieccy konstruktorzy przejęli sposób amortyzatorów, zamiast dotychczas używanego sznura (linki). W zawodach tych zginął jeden pilot.

Następny, kolejny zlot szybowcowy odbył się dopiero w 1927 r. Z nowych typów szybowców ukazały się „G—2" Gribowskiego i „Żar—ptica" konstrukcji zespołu słuchaczy Akademji lotniczej. Oba te szybowce odegrały już pewną rolę w szybownictwie sowieckiem. Typy te zostały seryjnie produkowane i przekazywane kółkom szybowcowym do nauki. Odbył się wówczas pierwszy dłuższy lot szybowcowy na trasie wynoszącej 15 klm. W roku tym zorganizowano pierwszą stację szybowcową w m. Gorki pod Moskwą, przeniesioną później do m. Kraskowo.

W 1928 roku zlot szybowcowy został przerwany przez silną burzę, z gwałtownym wiatrem, który zniszczył hangary i znajdujące się tam szybowce, wśród których znajdował się nowy typ szybowca G—6.

W latach 1928—1929 ruch szybowcowy wzrósł na sile. Ogólna ilość szybowców wynosiła jednak tylko 40 i w budowie było około 30. W roku 1929 pod Moskwą powstała druga stacja szybowcowa. Na okres ten przypada opracowanie pierwszej metodyki nauczania. VI zawody szybowcowe, wykazały duże zalety nowych typów szybowców, z których pierwsze miejsce zajął „G—7", pilotowany przez znanego obecnie pilota Stepanczonka, osiągając czas 10 godz. 22 min, wysokość 1520 mtr. i długość trasy lotu — 34 klm.

W 1930 roku na VII wszechzwiązkowym zlocie szybowcowym poraz pierwszy zademonstrowano szybowiec zbudowany specjalnie dla lotów figurowych (szybowiec „Krasnaja Zwiezda" konstrukcji Kozolewa). Po zlocie przystąpiono do zorganizowania centralnej szkoły szybowcowej przy udziale Osoawjachimu, który w 1931 r. utworzył Centralne biuro konstruktorskie. Od roku tego rozpoczyna się faktyczny rozrost szybownictwa oraz aktywność szerokich mas w tym kierunku.

VIII zlot szybowcowy w 1932 r. dał bardzo dobre wyniki tak w zakresie lotów jak i techniki konstruktorskiej. Do lotów stanęło 40 zawodników. Na czoło zawodów wysunęły się dwa typy szybowców „Upas" konstrukcji Antonowa i „G—9" konstrukcji Gribowskiego. Szybowiec G—9 został zakwalifikowany do produkcji seryjnej w charakterze szybowca treningowego holowniczego i figurowego. Na zlocie tym poraz pierwszy pilot Stepanczonok wykonał wszystkie figury wyższego pilotażu. W roku tym odbył się również pierwszy lot holowniczy szybowca za samolotem „U — 2" na trasie Moskwa—Koktebele, wynoszącej 1700 klm.

Po zlocie rozpoczęła się realizacja zamiarów rozwoju masowego szybownictwa pod bezpośredniem kierownictwem prezesa Centralnej Rady Osoawjachimu Ejdemana, b. komendanta Akademji Wojskowej R. K. K. A. Rok 1933 w zakresie szybownictwa był rokiem przełomowym. Rozrost i rozwój lotnictwa sowieckiego stawiał nowe, duże wymogi w zakresie przygotowania rezerw ludzkich.

Centralny Komitet Komsomołu, Wszechzwiązkowa Centr. Rada Związków Zawodowych i prezydjum Centr. Rady Osoawjachimu wspólnie wydały odezwy do swych członków, nawołując do usilnej pracy nad rozwojem szybownictwa i popularyzacji jego w szerokich masach społecznych miast i wsi.

Jednocześnie rozkazem Komisarza Ludowego Obrony ZSRR. Woroszyłowa — szybownictwo zaliczone zostało do sportu lotniczego w systemie wychowania fizycznego R. K. K. A.

IX wszechzwiązkowy zlot szybowcowy w 1933 r. był jubileuszem 10-ciolecia rozwoju szybownictwa sowieckiego. Poniższa tabela zilustruje ten rozwój w ciągu lat 1928 — 1933 r:

	1928	1929	1930	1931	1932	1933
Kółek szybowcowych	—	—	—	—	—	500
Szkół i stacyj	8	14	17	32	60	175
Szybowców typu szkolnego	110	170	200	250	480	1500
Wyszkolono lotników szybowcowych II stopnia	275	350	417	750	1800	3500
„ „ „ I „	—	—	—	—	—	8500
Wyszkolono instruktorów szybowcowych	17	26	32	69	137	1000

W zlocie tym brało udział 300 uczestników i 62 szybowce. Zawody rozpoczął lot szybowca G — 9 za samolotem na trasie Orenburg — Moskwa — Koktebele, o długości 3550 klm., zakończył zaś przelot dwumiejscowego szybowca „Sz—5" holowanego na trasie długości 5025 klm. Osiągnięto wysokość 2500 — 2600 m. Po ukończeniu zlotu rozpoczęto seryjną produkcję dwumiejscowego szybowca „Sz—5" i „G—13".

Za pierwsze półrocze 1934 r. osiągnięto wyniki następujące:

kółek szybowcowych	1200
szkół i stacyj	200
szybowców około	2000
ilość członków kółek	34000

Holowanie szybowców za samolotem po całym szeregu pomyślnych lotów osiągnęło swój zasadniczy cel t. j. praktyczne zastosowanie szybowców jako środka transportowego. Obecnie w tym celu budowane są specjalne wielkie wielomiejscowe szybowce oraz tak zwane „płanierloty" t. j. szybowce holownicze z silnikiem, co pozwoli holowanemu i odczepionemu szybowcowi kontynuować lot, nie tracąc wysokości. Ostatnio przeprowadzono loty holujące po 3—5 szybowców oraz próby podchwytywania przez samolot szybowca z ziemi i przyczepienie szybowca do samolotu w powietrzu.

XI wszechzwiązkowy zlot szybowcowy w Koktebele, odbywający się we wrześniu 1935 r. miał na celu zademonstrowanie tak nowych zdobyczy z dziedziny konstrukcji najnowszych typów szybowców, jak i pilotażu. Przelot pierwszego dyonu szybowców w składzie 6 samolotów „R-5" i 16 szybowców (pięć z nich dwumiejscowych) z m. Kasziri do Koktebele na wysokości 1000 m z obsadą złożoną z pilotów wojskowych — rozpoczęło zlot.

Centralna fabryka szybowcowa przygotowała na XI zlot 10 maszyn próbnych — ośmiu typów, które można podzielić na trzy grupy: szkolne, rekordowe i eksperymentalne.

Do szkolnych maszyn zalicza się w pierwszym rzędzie szybowiec „RE-4" konstrukcji inż. Antonowa, przeznaczony dla początkujących amatorów szybownictwa.

W przeciwieństwie do maszyny szkolnej typu „US-4" tegoż konstruktora — szybo-

wiec „RE-4" jest kadłubowy. Jest to szybowiec wysokiej klasy, odznaczający się przy maksymalnej prostocie budowy, pięknej formie i trwałości — małą wagą. Zupełne bezpieczeństwo w użyciu — pozwoli zastosować seryjną produkcję tych szybowców i zaopatrzenie niemi kółek szybowcowych. Drugim nowym typem tegoż konstruktora jest szybowiec „BS-4". Jest to maszyna szkolna, jednak nadająca się do holowania i do wyższego pilotażu (akrobacje).

Następnym typem szybowca jest maszyna „Sz-8" konstrukcji Szeremietjewa. Jest to szybowiec, który można zaliczyć w równym stopniu tak do szkolnych jak i rekordowych. Poza całym szeregiem udoskonaleń konstrukcyjnych i linji zewnętrznej (zmieniony kadłub i t. p.) — szybowiec ten nie jest oparty na nartach, lecz na podwoziu z pneumatykami (balony — „gudizowskije bałłony"). Jako rekordowe maszyny zademonstrowane będą typy: „Rot Front-6" konstruktor Antonow, „RF-6" tegoż konstruktora, obie dwumiejscowe oraz „KIM-Z" konstrukcji Jemieljanowa, „GN-6" Groszewa jednomiejscowe i „SK-9" — Korolewa, dwumiejscowe. Do grupy eksperymentalnych należy „Tandem" konstrukcji Borina i Antonowa. Jest to maszyna o dwuch parach skrzydeł, z czego jedna para płaszczyzn zprzodu kadłuba, druga — umocowana przy ogonie.

Obecnie rozpracowywane jest zagadnienie postawienia szkolnych szybowców na koła. Szybowce typów G-14 konstrukcji Gribowskiego i Sz-8 Szeremietjewa przedstawiają ten kierunek. Wyniki prób na tegorocznym zlocie zadecydują o powyższem.

Z nieznanych dotychczas sowieckich konstruktorów szybowcowych wystąpił młody inż. I. Kirejew z Ługańska, z nowym modelem szybowca „IK-3". Konstrukcja tego szybowca przypomina z kształtów czajkę.

Zpośród szybowców motorowych zademonstrowana będzie maszyna „SK-7" konstrukcji Korolewa. Jest to jednopłat sześcioosobowy, transportowo-osobowy z silnikiem M-11. Podwozie stałe, kryte; koła zaopatrzone w hamulce powietrzne. Kabiny — dwie: pasażerska i pilota. Szybkość — 150 klm/godz., przy lądowaniu 55 klm/godz., pułap — 4000 m., waga — 780 kg., załadunek — 800 klg. Zapas paliwa obliczony na 8 godzin lotu.

Podstawowe typy szybowców w ZSRR są:

US — 3 i US — 4, konstrukcji Antonowa,— szybowce szkolne,
PS — 1 i PS — 2, konstrukcji Antonowa,— szybowce treningowe,
G — 9 i G — 10, konstrukcji Gribowskiego, — szybowce do holowania i wyższego pilotażu,
„Temp" — konstrukcji Szeremietjewa — szybowiec rekordowy.

2. ORGANIZACJA PRACY.

Podstawową formą organizacyjną w pracy szybowcowej jest kółko szybowcowe, które stanowi najniższe ogniwo dobrowolnej pracy członków Osoawjachimu i mas. Praca członków odbywa się bez odrywania ich do prac zawodowych. Celem pracy kółka szybowcowego jest:

a. teoretyczne opanowanie przez członków technicznego minimum lotniczego, by mogli praktycznie zastosować je wciągu dalszego szkolenia,
b. nauczanie swych członków samodzielnego lotu na szybowcu,
c. propaganda szybownictwa i lotnictwa wśród pracowników przedsiębiorstw i fabryk oraz zakładów naukowych, gdzie pracują zawodowo.

Skład kółka szybowcowego ilościowo nie jest ograniczony. Wiek — nie mniej niż 16 lat. Celem nauki lotu — członkowie kółka dzielą się na grupy po 10—15 osób w każdej.

Kierownictwo fachowe i techniczne kółka szybowcowego spoczywa w ręku stacji szybowcowej i dlatego każde kółko musi być zarejestrowane w najbliższej stacji szybowcowej lub aeroklubie.

Personel instruktorski jest całkowicie zależny od stacji szybowcowej, która kontroluje jego znajomości fachowe i przydziela do poszczególnych kółek. Materjałowe zabezpieczenie kółka i urządzenie należy do organizacji Osoawjachimu danego przedsiębiorstwa lub fabryki.

Środki finansowe potrzebne dla pracy kółka, liczącego 50 osób, w przeciągu roku wynoszą średnio:

a)	— utrzymanie instruktora: gaża (około 200 rb.) ubranie specjalne i wyżywienie	3000 rb.*)
b)	— część materjałowa: 1 szybowiec na 2000 lotów i potrzebna ilość lotów dla 50 ludzi — 4000 lotów — na co potrzebne są 2 szybowce w cenie ca 1000 rb.	2000 rb.
c)	— koszty 4 amortyzatorów (á 50 m każdy) przy cenie 2 rb. za 1 m.	400 „
d)	— urządzenie lotnisk i hangar	300 „
e)	— konserwacja szybowca i remont	150 „
f)	— podręczniki naukowe i pomoce szkolne	150 „
	Ogółem . . .	6000 rb.

Koszty na jednego członka kółka wynoszą około 120 rb. rocznie.

Lotnisko szybowcowe nie wymaga specjalnej wielkości, tak: 3 kategorji — 250 — 300 m. średnicy; drugiej kategorji — to teren ze wzgórzem — 40 — 50 m. i promień niemniejszy niż 500 m. (licząc wierzchołek wzgórza za punkt centralny; pierwszej kategorji lotnisko musi posiadać wzgórza ciągnące się około 1 klm. i wysokości 50 — 100 mtr.

Hangar na dwa szybowce zajmuje plac po 12 x 4 na każdy szybowiec i wysoki — 2 mtr.

Stacja szybowca wymaga specjalnego urządzenia, gdyż jest ona bazą pracy szybowcowej całego rejonu.

Członkowie kółek szybowcowych, którzy ukończyli II stopień nauczania, są kandydatami do wojskowych szkół lotniczych RKKA i aeroklubów Osoawjachimu w charakterze instruktorów.

Wyszkoleni członkowie kółek szybowcowych wezwani z pokazu do służby w szeregach RKKA są przydzielani do wojsk lotniczych, a pewna część z nich, posiadająca dyplomy instruktorskie i stagés praktyczne — jest zwalniana od poboru, pełniąc służbę w Osoawjachimie.

Kandydaci do szybowcowych szkół instruktorskich podlegają ścisłej kontroli tak pod względem wiadomości i sanitarnym, jak i polityczno - socjalnym.

3. WYSZKOLENIE.

Jako zasadę szkolenia przyjęto metodę nauki indywidualnej. Loty ćwiczebne początkowo trwają od 1 do 1,5 mies. Nauka szybownictwa dzieli się na 3 stopnie.

Pierwszy stopień — najbardziej odpowiedzialna część w wyszkoleniu szybowcowem, a to z tego względu, że tutaj właśnie następuje selekcja wśród kandydatów, tutaj dawane są słuchaczom podwaliny wychowania lotniczego i przygotowania wartościowego obywatela sportowca — lotnika i ponadto, że ta część szkolenia obejmuje dziesiątki tysięcy członków kółek szybowcowych.

Nauka odbywa się na placu o równej powierzchni lub w miejscowości o niewielkim stoku. Cztery kolejne ćwiczenia, składające się z 15 — 20 przelotów oraz 25 — 35 wzlotów i lotów nawprost stanowią ten etap, rezultatem którego będzie umiejętność prowadzenia szybowca po linji prostej i prawo promocji do drugiego stopnia.

Drugi stopień nauczania składa się z trzech ćwiczeń obejmujących 25 — 35 wzlotów ze skłonu (pochyłości) o wysokości 30 mtr lub więcej. Uczeń uczy się robić zwroty o 180° i w rezultacie pomyślnych ćwiczeń otrzymuje kwalifikacje na pilota szybowcowego. Po ukończeniu zaś specjalnego, dodatkowego kursu na stacji szybowcowej otrzymuje się tytuł młodszego instruktora, prawo lotu na różnych typach szybowców oraz prawo nauczania w kółkach szybowcowych.

Trzeci stopień nauki szybownictwa odbywa się już na stacjach i w szkołach szybowcowych o specjalnych programach. Po pomyślnem ukończeniu trzeciego stopnia wyszkolenia — otrzymuje się tytuł pilota latającego klasy A (zwykłe loty z pasażerami) lub klasy B (loty nocne, ślepe lub holownicze).

Ukończenie szkoły wyższego pilotażu szybowniczego daje prawo do wszystkich lotów łącznie z akrobacją.

*) 1 dolar oficjalnie = 1 rb. 96 kop., na giełdzie zagranicznej cena 1 rb. wynosi od 10 do 30 gr. zależnie od sytuacji polityczno - ekonomicznej ZSRR.

4. PROGRAMY SZKOLENIA.

A. — **Program dla szkół szybowcowych, szkolących instruktorów szybownictwa.**

1.	— Historja szybownictwa .	— 10 godz.
2.	— Teorja lotu na szybowcu .	— 40 „
3.	— Loty praktyczne	— 14 „
4.	— Materjałowa część szybowca (US—3, PS—1). .	— 15 „
5.	— Praca poszczególnych części szybowca	— 10 „
6.	— Eksploatacja techniczna szybowca	— 12 „
7.	— Materjały lotnicze . . .	— 11 „
8.	— Elementy samolotu i silnika	— 18 „
9.	— Metodyka szkolenia . . .	— 15 „
10.	— Wyszkolenie wojskowe .	—120 „
11.	— Wyszkolenie polityczne .	— 40 „
12.	— Organizacja pracy szybowcowej	— 10 „
	Ogółem: . .	—315 godz.

Wyszkolenie wojskowe przeprowadzane jest wg. programu Osoawjachimu dla ponadkontyngensowych piechoty (1 rok szkolenia) pod nadzorem ośrodków szkolnych Osoawjachimu. Program obliczony jest na okres 3 miesięcy.

B. — **Program dla kółek szybowcowych II stopnia nauczania.**

1.	Historja szybownictwa . . .	10 godz
2.	Teorja lotu na szybowcu . .	40 „
3.	Loty praktyczne	14 „
4.	Materjałowa część szybowca .	15 „
5.	Praca poszczególnych części szybowca	10 „
6.	Eksploatacja techn. szybowca .	12 „
7.	Wyszkolenie wojskowe . . .	98 „
8.	Wyszkolenie polityczne . . .	18 „
	Ogółem . . .	217 godz.

Wyszkolenie wojskowe prowadzone jest według programu Osoawjachimu dla przedpoborowych (piechota) pod nadzorem ośrodków szkolnych Osoawjachimu (przygotowanie taktyczne — 8 godzin). Program obliczony jest na 3 miesiące z tem, że niektóre regulaminy i tematy są przeprowadzane w dniu lotów lub w godzinach pozaszkolnych.

C — **Program dla kółek szybowcowych I stopnia nauczania.**

1.	Historja szybownictwa . . .	10 godz.
2.	Teorja lotów na szybowcu . .	20 „
3.	Loty praktyczne	8 „
4.	Część materjałowa szybowca (US-3 i I T-4 bis)	10 „
5.	Eksploatacja techn. szybowca .	12 „
6.	Wyszkolenie polityczne . . .	20 „
	Ogółem . . .	80 godz.

Cała praca szybowcowa w Sowietach opiera się na haśle Woroszyłowa „Szybownictwo odgrywa wielką rolę w dziale przygotowania odważnego, śmiałego i zręcznego żołnierza przestworzy".

W myśl intencji tego hasła — pracują obecnie wszystkie organizacje sowieckie, osiągając poważne wyniki, pozwalające rokować najlepszą przyszłość dla tego sportu, pracującego tak wydatnie na korzyść wojska.

Intensywność tej pracy, a zwłaszcza jej wyniki, zasługują na szczególną uwagę kierowników polskiego szybownictwa. **T. J.**



VI OGÓLNOKRAJOWE ZAWODY MODELI LATAJĄCYCH LWÓW ~ 1935

DNIA 16 I 17 WRZEŚNIA 1935 R. szereg pociągów zdążających do Lwowa zaznajamiało się z modelarstwem. Raz przez to, że półki bagażowe wagonów zamieniały się na hangary , przedziały stawały się częściowo parkiem lotniczym, gdzie hamowano silniki, montowano kadłuby i skrzydła. Podróżni mimowoli dowiadywali się co to jest balza, jak się klei na certus, że cellon i aceton mimo, iż są materjałami wybuchowemi w stanie bezpiecznym, jako pokrycie skrzydeł przewozi się nad tabliczką „materjały łatwo zapalne — wybuchowe i żrące i t. p. przewozić nie wolno".

Dobrotliwi konduktorzy uśmiechali się pobłażliwie na wnoszone na stacjach paczki, których wymiary grubo przekraczały objętość t. zw. ręcznego bagażu. Bagaż to nie był ręczny — bo latający, ale ze względu na delikatność konstrukcji i pokładane w nim nadzieje, każdy zawodnik prędzej oddałby głowę, niżby miał spuścić z oka swój ładunek.

Wśród modelarzy ruch nielada. Na dworcu we Lwowie przyjeżdżają pociągi, rośnie zainteresowanie. Zawodnik każdy już ma takie usposobienie, że patrzy na ręce drugiemu. Jeśli ręce drugiego niosły paczkę 2 razy większą, dowodziło to, że prawdopodobnie dźwigają jakiś olbrzymi szybowiec lub inny model napędzany gumą, który mógł być groźnym rywalem na konkursie. Nie można mówić, ani pomyśleć o tem, żeby zaginął regjonalizm, — bo przecież na pierwszy rzut oka widać, że modele krakowskie różnią się od warszawskich, inne są znowu Łódzkie, inne z Brześcia n/Bugiem. Każdy ma swoje, co uważa za najlepsze. Co będzie z tego wszystkiego najlepsze — o tym powiedzieć w tej chwili trudno, ale właśnie po to jedziemy na konkurs. Nie po to tylko — jedziemy się pochwalić cośmy zrobili wciągu roku, jak rozwinęliśmy nową gałąź: modelarstwo szybowcowe, jak pracowaliśmy na obozach, jak przystosowaliśmy naszą pracę do wymogów konkursu. Że jedzie nas dużo, to dowód zainteresowania, to dowód pracy jaką poświęca Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej na cele lotnicze, jak od młodości w każdym interesującym się lotnictwem wykrzesa i pielęgnuje iskierkę myśli lotniczej.

Różnobarwne lwowskie autobusy, po niezbyt równej szosie, wiozły poprzez miasto młody narybek lotniczy Polski, na lotnisko w Skniłowie. W cieniu olbrzymich hangarów ulokowani na kwaterach, w szkole mechaników lotniczych zaczęliśmy wszyscy szykować się do konkursu. Zaczęły się wywiady, co kto ma, z czem przyjechał, jakie ma szanse zwycięstwa. Jury konkursu w osobach wybitnych przedstawicieli naszego świata lotniczego, miało jednać spory, ganić i nagradzać. Inspektorzy województw lotnictwa, mieli się zająć, jako komisja zawodów, ustalaniem wyników i wyciąganiem wniosków do pracy na przyszłość. Na otwarcie konkursu w dniu 18-go września 1935 r. zjawili się przedstawiciele m. Lwowa, a rektor Politechniki Lwowskiej w swym wstępnym przemówieniu podkreślił, że papier i patyczki w ręku modelarza nabierają znaczenia, stają się tworami, na które świat cały patrzy z zainteresowaniem, jako na pierwsze kroki przyszłych konstruktorów i lotników.







Uśmiechały się młode twarze w zrozumieniu swojej pracy i swego zadania, starsi rozumieli dobrze o co rzecz idzie. Z tego też powodu najmłodszemu z modelarzy danem było wydźwignąć wysoko na otwarcie konkursu barwy Rzeczypospolitej, ku którym zwróciły się oczy wszystkich, tak jak zwraca się ich praca poprzez przestwór, który jest niejako terenem na którym pracują.

Bezpośrednio po otwarciu, zaroiło się podwórze szkoły mechaników od różnorodnych modeli. Jednopłaty, dwupłaty, szybowce, modele o dowolnej konstrukcji, między innemi autożyra.

Modele Juniorów belkowe, modele Senjorów i Instruktorów kadłubowe, niczem prawie nie różniące się od rzeczywistych samolotów. Powszechną uwagę zwróciły przepięknie wykonane modele instruktora K. Błaszczyńskiego z Warszawy, jednego z najstarszych naszych modelarzy, który co roku obiecuje, że już się tak starać nie będzie, a w rezultacie, zawsze ma wszystko nowe i tak wykonane, że oko trudno oderwać. Nic też dziwnego, że każdy jego model otacza grupa ciekawych, usiłujących podpatrzeć sposoby wykonania.

Startem junjorów rozpoczął się konkurs. Według regulaminu wolno było wystawiać tej grupie jedynie modele belkowe, jako najłatwiejsze i najprostsze. Jednak okazało się, że juniorzy z tych tak prostych konstrukcyj potrafią osiągać wyniki, nieustępujące są pierwszym ich krokiem, pierwszym miejwynikom senjorów. Zawody ogólnokrajowe

1. NOWOCZESNY IKAR PO KRAKSIE

2. OBÓZ MODELARZY W USTJANOWEJ

3. ZAWODNICY NA STARCIE

4. ZAWODNICY DEMONSTRUJĄ MODELE

5. INSTRUKTOR K. BŁASZCZYŃSKI Z REKORDOWYM MODELEM SZYBOWCA





przyznać, że do tej rywalizacji, przystępują z powagą, wielkim zapałem i z b. dużą karnością. Na drugi dzień, z powodu niepogody zawody zostały przerwane i dalsze starty zawodników senjorów i instruktorów rozegrane dopiero w dniach 20 i 21-go września 1935 r. Pogoda dopisała junjorom, natomiast drwiła ze starszych. Drobne deszcze i porywiste wiatry zmuszały modele do lotów przyziemnych, nieoczekiwanych startów w kierunku stołów sędziowskich i zgromadzonego Jury. Wiele modeli uległo zniszczeniu jeszcze przed tem nim zostały dopuszczone do lotu. Jeden z zawodników demonstrujący, aż 6 modeli, w pewnej chwili usiłował się rozdzielić na sześć części, aby wszystkie rozpierzchłe ściągnąć pod swoje opiekuńcze ramiona. Nic też dziwnego, że żałując swej pracy zawodnicy martwili się, zwlekając ze startami do wieczora, kiedy wiatr się uspokajał i ułatwiał uzyskanie normalnych wyników. Mimo tych ciężkich warunków wiele modeli startowało osiągając ładne czasy i odległości, co dowiodło, że wyniki w modelarstwie stają się coraz mniej przypadkowe.

Warszawa, najbardziej zaborcza na nagrody, z przykrością stwierdzała, że inne modele latają lepiej, że jest ich dużo i że na przyszłym konkursie będzie jeszcze więcej.

W sobotę 21-go września zwinęliśmy swój pobyt we Lwowie z zamiarem udania się do Ustjanowej na otwarcie Zawodów Szybowcowych i na konkurs modeli szybowców. Wszyscy zawodnicy ruszyli o godz. 11-ej w kierunku stacji Skniłów, położonej w pobliżu lotniska. W nieznanym terenie i w ciemnościach nocy, grupa się rozdzieliła na dwie części. I tak się jakoś stało, że starsi uczestnicy konkursu, prawdopodobnie dlatego, iż zabardzo dysputowali na temat wyników konkursu i sprawiedliwości tego świata, szli w nieznane szosą przed siebie. Kiedy upłynęło dobre pół godziny jeden z przytomnych zwrócił uwagę, że do stacji coś zadaleko. Napotkany lwowianin udzielił wyjaśnienia, dziwiąc się mocno zabłądzeniu i upewnił nas, że tą szosą mogliśmy się dostać do Warszawy, ale na piechotę trochę zadaleko. Do stacji należy wrócić, ażeby było prędzej to naprzełaj przez pola krótszą drogą. Już w ciszy, narzekając, że było nas ok. 50-ciu, a nie znalazł się żaden mądry, a tyleśmy o tym opowiadali, w skupieniu ducha wyciągaliśmy trzewiki z rozmokłych pól lwowskich.

Przewodnik ostrzegał, że będzie płot, a w płocie dziura, za którą już widać stację. Płot okazał się płotem i to z podkładów kolejowych, a dziury nie było. Szanowni inspektorzy wydziałów lotniczych, pierwsi dali przykład do przeprawy przez przeszkodę. Kiedy pierwszy skoczył na drugą stronę coś plusnęło. Za płotem był rów do którego w dobrej wierze z powodu ciemności rzucaliśmy nasze walizki. Przykro było stwierdzić, że wszystko mokre i to przez nasze „frajerostwo".

Załadowani w 4-ry wagony dojechaliśmy do stacji Ustrzyki Dolne ,a stamtąd samochodami Centrum Wyszkolenia Szybowcowego do Ustjanowej, gdzie na spotkanie dali nam gorącej kawy i uczciwy kawał chleba z masłem. Niema to jak wikt wojskowy. Po rozlokowaniu się wszyscy zawodnicy zostali zaprowadzeni na start na wzgórze Zuków, gdzie właśnie rozpoczęto zawody. Dopiero na drugi dzień rano na przeciwległym zboczu rozegrano konkurs modeli szybowców. Wyprawa do Ustjanowej była najpiękniejszym momentem całych ogólnokrajowych zawodów modeli latających. Wieczorem tegoż dnia na dziedzińcu Centrum Wyszkolenia Szybowcowego w obecności przedstawicieli wojska odbyło się uroczyste wręczenie nagród, których tabele podajemy na str. 10.

Zespołowo największą ilość nagród zdobyli zawodnicy Okręgu Stołecznego m. st. Warszawy.

Tegoroczne Ogólno-krajowe Zawody Modeli Latających we Lwowie zgromadziły rekordową ilość modeli, co dowodzi, że modelarstwo jest należycie prowadzone. Niewątpliwie w roku przyszłym zgłoszeń będzie jeszcze więcej. Jednak wobec tego, iż przeprowadzenie wszystkich pomiarów dokładne i sprawiedliwe wymaga znacznej ilości czasu, prawdopodobnie zostanie w roku przyszłym ograniczona ilość uczestników lub przedłużony czas trwania konkursu.

Modele szybowców, które rozwinęły się w ciągu ostatniego półrocza, w roku przyszłym niewątpliwie będą wymagały zorganizowania specjalnego konkursu modelarsko - szybowcowego, zakrojonego na większą skalę w terenach jakiegoś szybowiska.

Okrąg na terenie którego zostaną zorganizowane w roku przyszłym zawody, podejmie się trudnego zadania, które powagą swoją jednak staje na poziomie konkursów lotniczych.

A. Onoszko.



WYNIKI VI OGÓLNO-KRAJOWYCH ZAWODÓW MODELI LATAJĄCYCH ORGANIZOWANYCH PRZEZ ZARZ. GŁ. L.O.P.P., WE LWOWIE

Grupa	Kateg. mod.	Rodzaj startu		Nagroda	Nazwisko i Imię	Okrąg L. O. P. P.	Wymag. min.	Osiągnięty wynik	Rodzaj startu		Nagroda	Nazwisko i imię	Okrąg L. O. P. P.	Wymag. min.	Osiągnięty wynik
JUNIORZY	A Belkowe	z ręki	czas	I	Kula Henryk	Śląski	8 sek.	117 sek.	z ziemi	czas	I	Kopiński Stefan	Warszawa stoł.	8 sek.	82 sek.
				II	Domański Henryk	Warszawski kol.		70 sek.			II	Kupecki Włodzimierz	„		80 sek.
				III	Kupecki Włodzimierz	Warszawa stoł.		63 sek.			III	Kopiński Stefan	„		65 sek.
			odległ.	I	Kopiński Stefan	„	50 mtr.	540 mtr.		odległ.	I	Kopiński Stefan	„	50 mtr.	492 mtr.
				II	Kupecki Włodzimierz	„		349 mtr.			II	Kupecki Włodzimierz	„		365 mtr.
				III	Kubiak Feliks	Warszawski kol.		290 mtr.			III	Kubiak Feliks	Warszawski kol.		300 mtr.
AMATORZY	B Kadłubowe	z ręki	czas	I	Rżewski Władysław	Łódzki	35 sek.	68,5 sek.	z ziemi	czas	I	Sęk Stanisław	Krakowski	35 sek.	58 sek.
				II	Brochocki Kazimierz	Warszawa stoł.		58,5 sek			II	Sęk Stanisław	„		43 sek.
				III	Dudzik Stanisław	Krakowski		58 sek.			III	Jagiełło Józef	Lwowski		36 sek.
			odległ.	I	Rżewski Władysław	Łódzki	140 mtr.	700 mtr.		odległ.	I	Sęk Stanisław	Krakowski	140 mtr.	498 mtr.
				II	Brochocki Kazimierz	Warszawa stoł.		676 mtr.			II	Laferski Miron	Poznański		370 mtr.
				III	Dudzik Stanisław	Krakowski		487 mtr.			III	Laferski Miron	„		277 mtr.
	C Rekord.	dowolny	czas	I	Blank Tadeusz	Pomorski	60 sek.	86 sek.	dowolny	odległ.	I	Paszkiet Marcin	„	240 mtr.	1500 mtr.
				II	Paszkiet Marcin	Poznański		80 sek.			II	Wosik Seweryn	Łódzki		855 mtr.
				III	Piela Gerhard	Śląski		75 sek.			III	Paszkiet Marcin	Poznański		800 mtr
	D¹ Dwupłaty	z ręki	czas	I	Wosik Seweryn	Łódzki	25 sek.	59 sek.	z ziemi	czas	I	Sęk Stanisław	Krakowski	25 sek.	60 sek.
			odległ.	I	Wosik Seweryn	„	100 mtr.	270 mtr.		odległ.	I	Wosik Seweryn	Łódzki	100 mtr.	169 mtr.
	D² Szybowce	dowol.	czas	I	Gawrak Marcin	Krakowski	10 sek.	81 sek.	dowol.	odległ.	I	Krzehlik Edward	Wołyński	50 mtr.	345 mtr.
				II	Wosik Seweryn	Łódzki		80 sek.			II	Brochocki Kazimierz	Warszawa		315 mtr.
	D³		Modele uległy uszkodzeniu lub wycofano				Do uznania Kom. Zawod.	—		Modele uległy uszkodzeniu lub wycofano				Do uznania Kom. Zawod.	—
	D⁴		czas	I	Maleczek Stanisław	Lwowski		39 sek		odległ.	I	Maleczek Stanisław	Lwów		380 mtr.
INSTRUKTORZY	B Kadłubowe	z ręki	czas	I	Hoffman Oskar	Łódzki	45 sek.	190 sek	z ziemi	czas	I	Hoffman Oskar	Łódzki	45 sek	76 sek.
				II	Hoffman Oskar	„		122 sek			II	Hoffman Oskar	„		59 sek.
				III	Pokiziak Alfred	Lwowski		47,5 sek.			III	Rżewski Wład. (senior)	„		53 sek.
			odległ.	I	Hoffman Oskar	Łódzki	180 mtr.	1200 mtr.		odległ.	I	Hoffman Oskar	„	180 mtr.	735 mtr.
				II	Hoffman Oskar	„		700 mtr.			II	Przybylski Stanisław	Poznański		450 mtr.
				III	Pokiziak Alfred	Lwowski		497 mtr.			III	Pokiziak Alfred	Lwowski		422 mtr.
	C Rekord.	dowolny	czas	I	Błaszczyński Kazimierz	Warszawa stoł.	70 sek.	160 sek.	dowolny	odległ.	I	Sularz Eugenjusz	Krakowski	300 mtr.	1200 mtr.
				II	Błaszczyński Kazimierz	„		123 sek.			II	Błaszczyński Kazimierz	Warszawa stoł.		1150 mtr.
				III	Sularz Eugenjusz	Krakowski		116 sek.			III	Błaszczyński Kazimierz	„		1100 mtr.
	D_1 Dwupłaty	z ręki	czas	I	Wesołowski Stanisław	Warszawa stoł.	35 sek.	67 sek.	z ziemi	czas	I	nie osiągnięto wymag. minimum		35 sek.	—
			odległ.	I	Wesołowski Stanisław	„	140 mtr.	400 mtr.		odległ.	I	Przybylski Stanisław	Poznański	140 mtr.	245 mtr.
	D_2 Szybowce	dowol.	czas	I	Błaszczyński Kazimierz	„	15 sek.	62 sek.	dowol.	odległ.	I	Rżewski Wład. (senjor)	Łódź	70 mtr.	297 mtr.
				II	Hoffman Oskar	Łódzki		45 sek.			II	Błaszczyński Kazimierz	Warszawa stoł.		295 mtr.
	D_3		Modele uległy uszkodzeniu lub wycofano				Do uznania Kom. Zawod.	—		Modele uległy uszkodzeniu lub wycofano				Do uznania Kom. Zawod.	—
	D_4		czas	I	Kukułka Tadeusz	Kielecki		61 sek.		odległ.	I	Kukułka Tadeusz	Kielecki		238 mtr.

zestawił por. Grzeszczak.

XII TYDZIEŃ L. O. P. P.

OD 13-GO DO 20-GO PAŹDZIERNIKA R. B. WŁĄCZNIE

KAŻDY CZŁONEK L. O. P. P. WERBUJE PRZYNAJMNIEJ 2 NOWYCH CZŁONKÓW!

Z ŻYCIA LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

ODZNACZENIE UCZESTNIKÓW W ZAWODACH GORDON-BENNETT 1935

Dnia 1 b. m. w lokalu Zarządu Głównego L. O. P. P. VPrezes Rady Głównej L. O. P. P. prof. dr. Maksymiljan Huber w obecności Prezesa Zarządu Głównego L. O. P. P. gen. dyw. inż. Leona Berbeckiego udekorował Złotą Odznaką Honorową L. O. P. P. por. Władysława Wysockiego, kpt. Antoniego Janusza i por. Ignacego Wawszczaka. Należy przypomnieć, iż kpt. Burzyński i kpt. Hynek otrzymali Złote Odznaki Honorowe L. O. P. P. po pierwszem zwycięstwie w Zawodach o puhar Gordon Bennetta w r. 1933, natomiast por. Pomaski został odznaczony w roku ubiegłym.

W uroczystości poza wyżej wymienionemi wzięli udział VPrezes Zarządu Głównego L. O. P. P. ppłk. pil. A. Domes, Sekretarz Generalny mjr. pil. A. Wojtyga, płk. Cz. Filipowicz, ppłk. Wolszlegier, mjr. inż. Mazurek, ppłk. Sielewicz, Dyrektor Biura H. Matzke i inni.

Po dekoracji odbyła się tradycyjna lampka wina, przyczem Prezes Zarządu Głównego L. O. P. P. gen. dyw. inż. Leon Berbecki wzniósł toast za pomyślny rozwój polskiej aeronautyki, zaś ppłk. Wolszlegier w imieniu uczestników i organizatorów zawodów o puhar Gordon Bennett 1935 podkreślił zasługi L. O. P. P. — jako współtwórcy zwycięstwa w Zawodach, wznosząc toast na cześć L. O. P. P. i jej Prezesa Gen. dyw. inż. Leona Berbeckiego.

OFIARY W OBLIGACJACH 6% POŻYCZKI NARODOWEJ

złożone LOPP na potrzeby lotnictwa

1. Uczennice i uczniowie klasy III-ej Publicznej Szkoły Wydziałowej w Czechowicach — obligacja Nr. 0070025 o nominalnej wartości 50 zł. z kuponem Nr. 1.
2. Uczniowie klasy I, III i V Publicznej Szkoły Powszechnej Męskiej Nr. 5 w Czechowicach — obligacja Nr. 0070024 o nominalnej wartości 50 zł. z kuponem Nr. 1.
3. p. Edward Wyleżyński, Dębica, obligacja Nr. 1306985 o nominalnej wartości 50 zł. z kuponem Nr. 2.
4. p. Walenty Sobański — obligacje Nr. Nr. 1254004 i 1254005 o nominalnej wartości zł. 50.— każda, z kuponami Nr. 4.
5. Ognisko Osadników Wojskowych Rohoźnica, gm. Krzemienica pow. Wołkowysk — obligacja Nr. 0723790 o nominalnej wartości zł. 50 z kuponem Nr. 4.

CO SŁYCHAĆ W TERENIE?

Kielecki Okrąg Wojewódzki.

W fabryce „Marmury" odbyło się ogólne zebranie pracowników i robotników tej fabryki dla zapoznania się z celami i zadaniami L. O. P. P.

Po wysłuchaniu referatu wszyscy zebrani jednogłośnie postanowili wstąpić do szeregów L. O. P. P., jako członkowie rzeczywiści, zrzeszeni w oddzielnem kole przy fabryce „Marmury". Prezesem koła wybrano p. Nowaczka, Sekretarzem p. Kołodziejównę, skarbnikiem — p. Sikorę, ponadto w skład Zarządu weszli pp. Kosiewski i Dziuręba.

Poznański Okrąg Wojewódzki.

W Rynaszewie powstało nowe koło L. O. P. P., liczące 28 członków. Prezes p. K. Ligorzewski, wiceprezes — p. Gorączkowski, Sekretarz — p. E. Adamczewski, Skarbnik p. P. Banach.

W Inowrocławiu powstały 2 nowe koła miejscowe L. O. P. P.: przy cechu ślusarskim, liczące 25 członków oraz przy cechu piekarskim — 45 członków.

Śląski Okrąg Wojewódzki.

Staraniem koła miejscowego L. O. P. P. w Wesołej urządzono 22 września b. r. na placu remizy strażackiej kopalni „książkę" imprezę przeciwlotniczo-gazową. Po przeprowadzeniu ćwiczeń przeciwlotniczo-gazowych, odbyła się na sali akademja.

Wołyński Okrąg Wojewódzki.

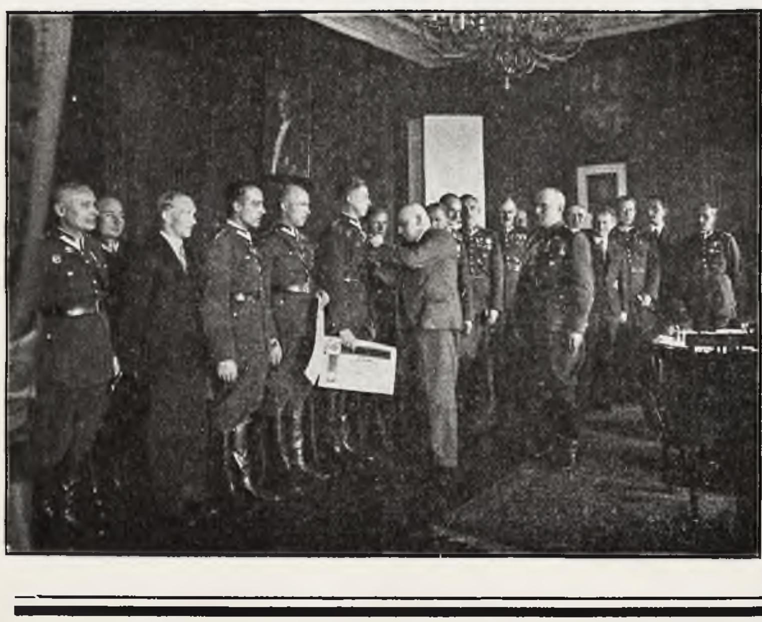
W Wołyńskiej Szkole Szybowcowej L. O. P. P. w Kulikowie Krzemienieckim dokonano dn. 21 września b. r. oblatania góry „Maślatin" położonej niedaleko od Szkoły i nadającej się doskonale do lotów żaglowych przy wiatrach zachodnich i północnych. Oblatania nowych terenów dokonali na 2 szybowcach pp. W. Kasprzyk i J. Illaszewicz, przyczem p. W. Kasprzak dokonał na szybowcu typu „Czajka" najdłuższego lotu w Szkole Wołyńskiej, trwającego 5 godz. 5 minut i 15 sek.

Zmarła ś. p. Wanda Mamertyna Jasieńska, właścicielka majątku Tudorów w powiecie Równieńskim, zapisała testamentem z dnia 31 października 1934 r. legat na rzecz L. O. P. P. w wysokości 500 zł.

Staraniem Zarządu Wołyńskiego Okręgu Wojewódzkiego L. O. P. P. został zorganizowany specjalny kurs dla inżynierów architektów oraz budowniczych. Kurs odbył się w dniach 10 — 12 września b. r. w gmachu Urzędu Wojewódzkiego w Łucku przy udziale 40 słuchaczy. Wykłady o przystosowaniu do obrony przeciwlotniczo-gazowej w nowoczesnych budynkach oraz o budowie schronów prowadził kpt. inż. K. Biesiekierski. Z dziedziny teoretycznej obrony biernej wykłady prowadzili pp. St. Markowski, insp. W. Kościanowski i instr. K. Snieżko.

Po zakończeniu kursu słuchacze zwiedzili wzorowy schron przeciwgazowy w Łucku.

V. Prezes Rady Głównej L.O.P.P. Prof. dr. M. Huber w obecności Prezesa Zarządu Głównego L. O. P. P. dekoruje Złotą Odznaką Honorową L. O. P. P. kpt. A. Janusza.

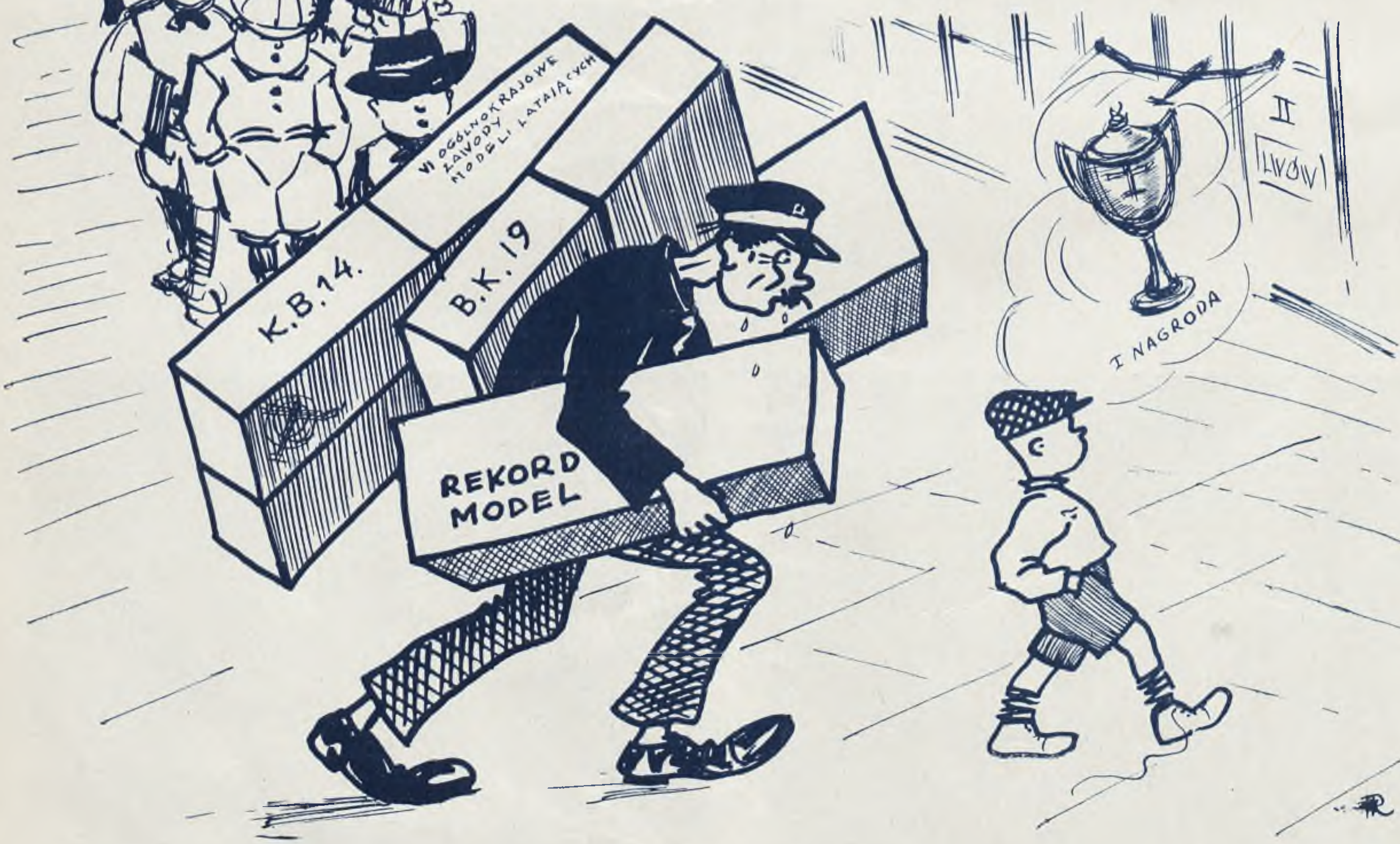


Kapitan Zbigniew Burzyński zwycięsca w Międzynar. Zawodach Balonów Wolnych o puhar im. Gordon Bennett'a w r. 1935, kładzie swój podpis w Pamiątkowej Księdze L. O. P. P.





Komisja sędziowska. (L'aquilone Nr. 18).

W drodze do sławy... (Modelarze z całej Polski jadą na zawody do Lwowa dn. 18.IX.35 r.).

Ze Świata





We Francji, podczas ostatnich pokazów maszyn latających „Concours Lepine", duże zainteresowanie wzbudził trójkołowiec ze skrzydłami ruchomemi. *(1)*.

✲

W St. Zjednoczonych p. Chester Lanzo demonstrował model samolotu, wyposażonego w mały silnik benzynowy i minjaturową radjo-stację odbiorczą, za pośrednictwem której uskutecznia się kierowanie modelem w locie z ziemi. Rozpiętość skrzydeł około 1½ metra. Podczas prób model poruszał się z szybkością 80 klm./godz. i organa sterowania pracowały bez zarzutu. *(2)*.

✲

Litewski lotnik F. Waitkus na samolocie nabytym ze składek litwinów, zamieszkałych w St. Zjedn., zamierzał samotnie przelecieć z Ameryki do Kowna. Niestety, warunki atmosferyczne spowodowały zbyt duże zużycie paliwa i zmusiły do lądowania w Irlandji. Obecnie p. Wajtkus zamierza w najbliższym czasie wystartować z Kowna, aby dolecieć do Nowego Jorku. *(3)*.

✲

W ubiegłym numerze wspominaliśmy o rekordzie aeronautów sowieckich, w parę dni po pierwszym rekordzie ustanowiono drugi, tym razem już nie najdłuższej odległości, lecz czasu przebywania w powietrzu. Dwaj lotnicy: Zynow i Tropin utrzymali się w powietrzu 91 godz. i 35 min. Lądowanie odbyło się 300 klm. na północ od miejsca lądowania pierwszego balonu. Rekord poprzedni należał do Niemca p. Hugo Kaulena (87 godz. w roku 1913). *(4)*.

W Italji na samolocie „Savoia Marchetti S 79" płk. Biseo ustanowił sześć nowych rekordów: 1) na trasie długości 1000 klm. z obciążeniem 500, 1000, 2000 kg. przeciętna szybkość 390 klm/godz.; na trasie 2000 klm. z tym samym obciążeniem, szybkość 380 klm./godz. Maksymalna szybkość samolotu 440 klm./godz. *(5)*.

W ogrodach Watykańskich, jak podaje prasa amerykańska, przystąpiono do budowy schronu przeciwgazowego, połączonego podziemnemi korytarzami z mieszkaniem papieża, dygnitarzy kościelnych i koszarami gwardji. Schron będzie w stanie pomieścić całkowitą ludność cywilną państwa Watykańskiego na wypadek ataku lotniczego i gazowego na Rzym.





Na lotnisku pod Hamburgiem stał pomnik na znak protestu przeciw Traktatowi Wersalskiemu, zabraniającemu Niemcom posiadania lotnictwa wojskowego; ostatnio symboliczne łańcuchy na pomniku zostały uroczyście zdjęte. *(6)*.

✲

W Wiedniu odbyły się po raz pierwszy ćwiczenia obrony przeciwlotniczej.

W St. Zjednoczonych biuletyn fundacji Guggenheimów (popieranie wynalazczości) ogłasza, że ostatnie próby z rakietami, posiadającemi automatyczną stabilizację, wykazały, że normalnie rakiety tego typu posiadają szybkość 1200 klm/godz. i osiągają wysokość ponad 60 klm. Doświadczenia prowadzono pod kierownictwem p. Goddarda.

L. Grey.







Historja lotnicza Karolka

To, że chłopiec był wogóle niemożliwy, nie ulegało wątpliwości. Chwili na miejscu nie usiedział, zawsze urządzał awantury, stale psoty w głowie. Rodzice truchleli ze strachu, gdy się dowiadywali co Karolek wyprawiał. Bójka z kolegami, wybicie szyby, wpuszczenie szczurów do pokoju sióstr, wybuch petardy — to był stały repertuar jego „wyczynów". Skarg i gróźb sąsiadów oczywiście nikt nie zliczy. Stróż też zawsze miał z nim na pieńku. Nikt nie miał najmniejszego wpływu na urwisa. Nawet rózgi, któremi hojnie ojciec go częstował nic go nie wzruszały, zacinał się i podczas „operacji" słowa nie pisnął, a potem zwykle uciekał z domu na jakiś okres czasu. Co on wtedy porabiał? — tego nikt dotąd nie wie. W końcu musiano się pogodzić z losem. Ojciec zaprzestał rózeg, ale chłopiec bynajmniej się nie zmienił. „Skaranie Boskie" tak go popularnie nazywała kamienica, lecz on gwizdał na dobrą opinję, pokazywał język stróżowi i psocił w dalszym ciągu. „On się nie uchowa" — mówili jedni. „Z niego będzie albo wielki zbój, albo może coś!" Ci, jak zobaczymy, mieli więcej racji.

Jedynym człowiekiem, który na niego miał minimalny zresztą wpływ był jego dziadek Ludwik, nieprzejmujący się nigdy „kawałami" wnuka, a nawet, — przeciwnie, biorący je za dobrą monetę. Nie wiem, czy z tego powodu, czy może z innych, urwis nie dokuczał nigdy dziadkowi, a nawet czuł do niego pewien szacunek. Początki dobrej między nimi komitywy datują się od pewnej wiosny, kiedyto dziadek dostał posadę urzędnika na cywilnem lotnisku mokotowskiem.

— Idę z dziadkiem! — stwierdził tonem lekko pytającym wnuk.

— Oczywiście niema mowy, żebym ciebie wziął z sobą na lotnisko; miałbym z ciebie więcej kłopotu niż pociechy, jeszczebyś coś sknocił, a ja mógłbym stracić posadę. Zresztą sam wiesz, że jesteś nieznośny. Nie — nie, to jest wykluczone.

Dziadek mówił to tonem niezupełnie stanowczym i to pewne wahanie wlot chwycił jego spostrzegawczy wnuk. Zresztą dziadek prowadził tutaj pewną grę — chciałby mieć swego wnuka przy sobie, a znając jego charakter, dał mu właśnie taką odpowiedź.

To powiedziawszy, wziął jakieś wielkie książki, laskę, i wyszedł z domu idąc pierwszy raz na zajęcie. Odmowa dziadka podziałała na Karolka podniecająco. „A właśnie, że pójdę" — odpowiedział duch przekory. Kryjąc się za przechodniami podążał jakieś dwadzieścia metrów za dziadkiem. W ten sposób doszli aż do bramy lotniska na Puławskiej, przed którą stał wartownik z karabinem. Pierwszy z nich wyciągnął z kieszeni jakiś papier, pokazał go wartownikowi, myśląc jednocześnie o wnuku. Wartownik zasalutował i przepuścił nowego urzędnika linji lotniczych „Aerolot". Karolek wiedział, że jego srogi Cerber nie przepuści, i zdecydował się na szaleńczy krok: pędem przebiegł bramę, a na pytanie „Dokądże to kawalerze?" odkrzyknął „Ja tu mieszkam" i przezornie wbiegł w boczną uliczkę, chowając się za węgłem domu. Przebiegł między Czterema Orłami, skręcił na lewo, potem klucząc biegiem sunął w kierunku gdzie znikł dziadek. Wkońcu ujrzał jego sylwetkę przesuwającą się między hangarami. Zabiegł go od tyłu i krzyknął niemal w ucho Panu Ludwikowi:

— „A jednak jestem".

Od tego czasu chodzili razem na lotnisko. Karolek, dotrzymując zobowiązania zachowywał się prawie spokojnie. W krótkim czasie zaznajomił się z monterami, zaprzyjaźnił z pilotami i poznał całe lotnisko od hangarów „Aerolotu" przez hangary ze SPADami, Potezami, Breguetami, Hanriotami, aż do cerkiewki, w której w owym czasie trzymano same kraksy.

Minęło tak lato zawiązując trwałą nić przyjaźni Karola z lotnictwem. Od tego czasu przestał chcieć być dorożkarzem lub szoferem, a zapragnął zostać pilotem. Lotnisko pozostało dla niego zawsze magnesem, który stale ciągnął go do siebie. Jakieś nieokreślone uczucie pchało go bezwiednie na to miejsce, gdzie jako sześcioletni chłopak odbył swój pierwszy lot na wielkim Breguecie.

Kiedyś, już znacznie później, jako kilkunastoletni chłopak przyszedł do swoich stryjków w oficjalne odwiedziny. Nudził się będąc zmuszony do dawania odpowiedzi na nieskończony ciąg pytań. Ucieszył się bardzo gdy spostrzegł leżący gdzieś na uboczu stos numerów „Lotu Polskiego". Zaczął od czytania nowelek Meisnera i Kossowskiego. Czytając je przypominał sobie owe lato spędzone tak pięknie na warszawskiem lotnisku. W krótkim czasie dwóch wizyt wyczerpał wszystkie nowelki, skolei zainteresował się modelarstwem. Przyszło mu na myśl, a gdyby tak zbudować samemu taki model latający? Wyciął z „Lotu" plan i opis jakiegoś szkolnego modelu, podziękował stryjom za wizyty, wrócił do domu. Zdjął z półki glinianą skarbonkę w kształcie wieprza, wewnątrz którego brzęczały grosze, nagłym ruchem zdecydowania rzucił swoim wieprzem w piec. Gliniany skarbiec rozprysnął się na kawałki, z wewnątrz wyleciały

czerwone pięciogroszówki i niklowe „grubsze" pieniądze, razem było kilka złotych. — „Musi wystarczyć" — szepnął po zastanowieniu. Nazajutrz kupował bambus, listewki olszowe, petyk, kółka, śmigło, gumę i kolorowy pergaminek, by za tydzień wykończyć swój pierwszy model. Było to śmieszne cudactwo, z popaczonemi skrzydłami, krzywym sterem, koślawem podwoziem, ale cóż z tego, grunt, że latało całkiem nieźle, furkocząc maleńkiem śmigiełkiem przelatywało całe podwórko, lądując w bramie. Krótko trwała ta przyjemność, gdyż podczas jednego z lotów model wyrżnął w okno stróża, tłukąc szybę i łamiąc śmigło. Karolek wyrwał go z ramy i uciekł przed klnącym stróżem do siebie na piąte piętro.

Jednak się nie zniechęcił. Drugi model był już własnej konstrukcji. Trzeci już całkiem nieźle latał, czwarty był ze skrzydłem balsowem, piąty to niby hydroplan i tak dalej. Kiedyś wybrał się na lotnisko, żeby wypróbować swoje twory na szerszej przestrzeni. Tam zauważył kilku innych modelarzy puszczających swoje modele, które znacznie lepiej latały od Karolkowych. Innym znów razem, na wiosnę, wyczytał w gazecie, że następnej niedzieli odbędzie się konkurs modeli. Zapóźno już było, żeby zgłaszać swoje, ale wybrał się, żeby obejrzeć cudze. Na tym konkursie spotkał znów tą samą grupkę modelarzy, których widział przed kilkoma tygodniami i zawarł z nimi znajomość. Dowiedział się, że należą do modelarni L. O. P. P.u, że dostają tanio materjały, że mają instruktora i postanowił się tam zapisać. Zamiar swój wprowadził w czyn w następnym roku. I w konkursie zajął nagradzane miejsca. Zdobył kilka nagród i oprócz tego jako premję: obóz modelarsko-szybowcowy. Marzenia o samodzielnem lataniu miały się spełnić. Było to dla niego szczytem szczęścia.

Koła wagonu pullmanowskiego uderzały rytmicznie w spojenia szyn. Pociąg mknął przez równiny, wzgórza, potem większe górki. W końcu zatrzymał się na stacji w K.— „Wysiadamy" ryknął przywódca grupy modelarzy. Wnet wysypały się z przedziału walizki i pudełka niesione przez dzielnych zdobywców nagród. Na stacji czekał już kamion, w który cała ta czereda wpakowała się razem ze swoim bagażem. Kręta droga wiła się wśród dolin, wspinała się po zboczach, serpentynami spadała z nich, przechodziła przez wielką ilość mostków, pod któremi szemrały cicho kaskady górskich strumieni. Na lewo i na prawo rozściełały się wierzchołki gór porośnięte gęstym, iglastym lasem zrzadka świeciły łysiną niektóre wierzchołki. U stóp jednego z nich zatrzymał się samochód. Karol i jego towarzysze znaleźli się w kompleksie drewnianych budynków z czterech stron obejmujących obszerne podwórze. Na niem jaśniały żółtością kesonów i bielą cellonowanego płótna dwie „Wrony" i jedna „Czajka". Z za węgła wyszedł jakiś jegomość ubrany w krótkie spodnie i w bronzową wiatrówkę. Odrazu objął komendę, rozlokował czeredę chłopców, wysłał zgłodniałych na obfite śniadanie i po niem wyznaczył zbiórkę. W krótkich, rąbanych słowach, przeplatanych swoistemi „powiedzonkami" zaznajomił modelarzy z celem ich przybycia i już pierwszego dnia wziął się z niemi do roboty. Na pierwszy ogień poszły „szurania". Karolkowi tłukło się w piersi serce, gdy wsiadał na „Wronę" i zapinał pas. Kierownik ustawił mu knypel w „neutrum", dał kilka stereotypowych wskazówek, naciągnięto liny, odczepiono ogon i szybowiec szurnął kilkanaście metrów po gładkiej wyślizganej ziemi. Karol trzymał knypel kurczowo, ale opanował się i nie zrobił nim żadnego gwałtownego ruchu. — „Dobrze" to były słowa Kierownika, — pierwsza pochwała, jaką wyrzekły jego usta w tym miesiącu.

Potem przyszedł pierwszy lot, kategorja A, w jakiś czas potem B. Karol był prymusem szkoły, od niego latali lepiej może tylko instruktorzy. Kiedyś słyszałem o nim, że jest „materjałem na dobrego pilota". W jesieni pojechał Karol do jednego z większych szybowisk na kategorję C. Zrobił sportową i urzędową, znowu jako prymus szkoły. „Z niego może coś być" — powiedział mi jeden z naszych czołowych pilotów w prywatnej rozmowie. I rzeczywiście, na wiosnę pobił rekord czasu i stał się jednym z nielicznych posiadaczy kategorji D. Teraz wstąpił do wojska i lata, jak ptak, a może nawet lepiej bo ptaki loopingów naogół nie robią...

Niedawno spotkałem go na ulicy.

— Co słychać? — zapytałem.

— Szum silnika, — latam — odpowiedział z humorem, i w miłym uśmiechu pokazał równy, biały rząd zdrowych zębów. W płowych oczach zamigotał błysk radości. Tak — dla tego człowieka nie istnieje nic poza lotnictwem.

Redakcja rękopisów nie zwraca.

Warunki prenumeraty w kraju: *rocznie* 10 zł., *półrocznie* 5 zł., *kwartalnie* 2 zł. 50 gr.

Zagranicą rocznie: 9 fr. szw., *półrocznie* 4½ fr. szw. — *Konto czekowe P. K. O. Nr. 7.860.*

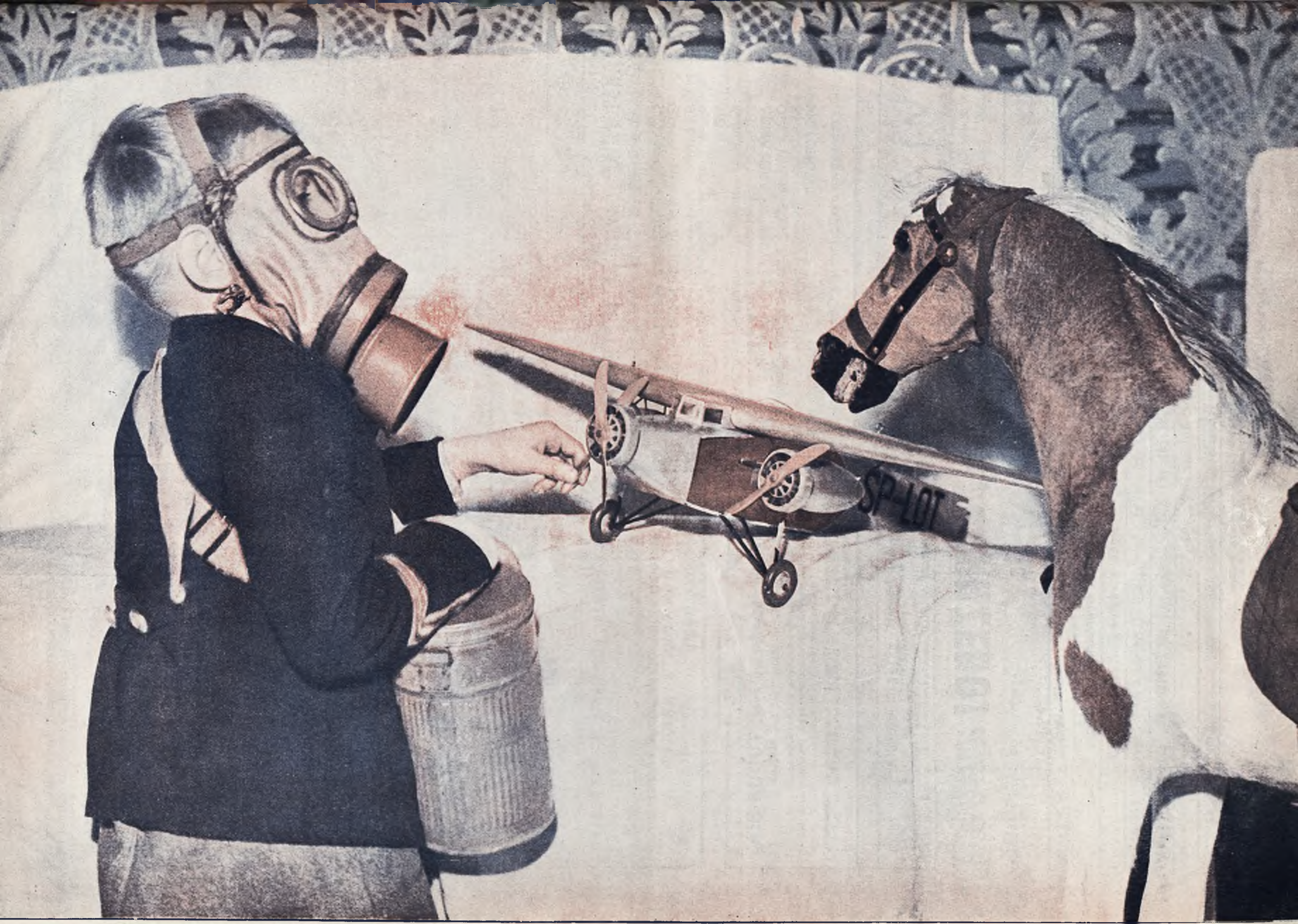
Ceny ogłoszeń: Okł. Cała Strona 1.000 zł., ½ str. 500 zł., ¼ str. 300 zł. Barwa o 30% drożej.

Komitet Redakcyjny: Przewod. mjr. pil. A. Wojtyga. Czł. płk. inż. K. Moniuszko, mjr. pil. F. Haberek, inż. St. Krasuski

Redaktor: Juljusz Baykowski.

Wydawca: Zarz. Gł. L. O. P. P. *Red. i adm.: Warszawa, Wierzbowa 9, tel. 2-66-88.* *Konto P. K. O. 7.860.*

Sp. Akc. Zakł. Graf. „Drukarnia Polska", Warszawa, Szpitalna 12, w dzierżawie Spółki Wydawniczej Czasopism, Sp. z o. o.


SP-LOT